МОРСКАЯ АКАДЕМИЯ РККА имени тов. ВОРОШИЛОВА

НАУЧНО-ПЕРЕВОДНОЕ БЮРО

БОЕВЫЕ ДЕЙСТВИЯ ИТАЛЬЯНСКИХ ТОРПЕДНЫХ КАТЕРОВ В АДРИАТИКЕ (1915—1918 г.г.)

(ПЕРЕВОД)

№ 27

ЛЕНИНГРАД 1930

ВОЕННО-МОРСКАЯ АКАДЕМИЯ РККА имени тов. ВОРОШИЛОВА

НАУЧНО-ПЕРЕВОДНОЕ БЮРО

БОЕВЫЕ ДЕЙСТВИЯ ИТАЛЬЯНСКИХ ТОРПЕДНЫХ КАТЕРОВ В АДРИАТИКЕ (1915—1918 г.г.)

(ПЕРЕВОД)

№ 27

ЛЕНИНГРАД 1936



Перевели: **В. Чернышев** и **Ю. Ралль**. Редактировал: **А. Травиничев**.

Ленгорлит № 10661. Сдано в печать 15/IV-36 г. Отпечатано 19/IV-36 г. Авторских листов $2^1/_4$.
Стандартн. формат бумаги $72 \times 105^1/_{16}$. Заказ № 385. Тираж 600 экз.

Типо-Литография Военно-Морской Академии РККА им. тов. Ворошилова.

О Г Л А В Л Е Н И Е

Стр.

1. Боевые действия итальянских торпедных катеров в Адриатике (1915-1918).
(Перевод из "La Revue Maritime" январь 1936) 1

2. Борьба малыми средствами.
(Выдержка из 4 тома труда H. Sokol "Oesterreich-Ungarns Seekrieg 1914-1918") 40

Перевод с французского

БОЕВЫЕ ДЕЙСТВИЯ ТОРПЕДНЫХ КАТЕРОВ MAS В АДРИАТИКЕ (1915-1918)

Lieutenant de vaisseau Moulleg

(La Revue Maritime, Janvier 1936)

Первый проект моторных катеров, вооруженных торпедами относится к 1906 году. Идея торпедного катера вызвала интерес в связи с эффектом, произведенным успешными действиями в предшествующем году малыми японскими миноносцами при атаке на русские броненосцы перед Порт Артуром. В то же время техника моторов внутреннего горения была еще настолько несовершенной, что ни один конструктор не брался за осуществление проекта, казавшегося слишком фантастическим.

ПОЯВЛЕНИЕ КАТЕРОВ В АДРИАТИКЕ

Идея была воскрешена в 1914 году М.Аттилио Bisio, Директором судостроительной верфи S.V.A.N. в Венеции. В начале 1915 года был построен первый катер, названный M.A.S. (Motobarca Armata Svan). Испытания оказались не слишком блестящими; тем не менее, Начальник Морского Генерального Штаба, адмирал Таон ди Ревель, отдавал себе ясный отчет о пользе, которую могло представлять подобное оружие в войне, в которую Италия должна была вскоре вступить. Весьма экономичный, ввиду своей малой стоимости и небольшо-

му числу команды, всегда готовой к действию по первому сигналу катер M.A.S., вооруженный торпедами, мог оказать большие услуги в защите портов Северной Адриатики. Адмирал ди Ревель предписал верфи S.V.A.N. продолжать свои работы и строить первую серию катеров, моторы для которых должны были быть изготовлены фирмой Изотти Фраскини - первым итальянским заводом, начавшим строить моторы внутреннего горения.

НЕУДАЧНЫЕ ИСПЫТАНИЯ ПЕРВЫХ ДВУХ ТОРПЕДНЫХ КАТЕРОВ M.A.S.

MAS N 1 и N 2 производили испытания в конце 1915 года. Дав удовлетворительный результат в отношении корпуса и механизмов, эти испытания показали, что устройства для сбрасывания торпед (сбрасывание с кормы в направлении обратном движению) не находятся на высоте; от идеи катера, вооруженного торпедами, отказались, и оба катера были сданы в резерв.

ПЕРВЫЕ МОТОРНЫЕ КАТЕРА ИСПОЛЬЗУЮТСЯ ДЛЯ ПРОТИВОЛОДОЧНОЙ СЛУЖБЫ

Поскольку германские подводные лодки проявляли растущую активность в Адриатике, явилось целесообразным вооружить для противолодочной борьбы пять M A S'ов, постройка которых в это время заканчивалась. Эти катера NN 3,4,5,6 и 7 были вооружены одной 57 мм пушкой, тремя пулеметами Кольта и несколькими бомбами; к началу 1916 года катера были готовы и направлены в Нижнюю Адриатику, где они составили первую эскадрилью MAS под командой лейтенанта Берардинелли. В этой новой роли катера сохранили свои инициалы MAS с новым содержанием этого названия: "Motoscafi Anti Sommergibili".

В течение этого времени первая эскадрилья MAS выполняла работу, для которой она не была приспособлена; долгие часы патрулирования перед портами вели к быстрому изнашиванию моторов; имея очень легкие и

бежные корпуса, быстроходные моторные катера плохо держались в море. Скоро выявилась необходимость строить для целей охранения и охоты за подводными лодками специальные катера. Были построены моторные катера в 40 тонн водоизмещения, менее быстроходные, но обладающие лучшей мореходностью и сильнее вооруженные. В результате получился новый тип "охотника", одобренный всеми флотами и хорошо знакомый на всех морях к концу мировой войны.

Тем временем были возобновлены испытания катеров № 1 и № 2 под руководством командира Чиано, занимавшего должность инструктора торпедного оружия. Со складов были извлечены торпедодержатели старой системы и их установка на катерах была предоставлена изобретательности молодых командиров катеров. Этот первый тип торпедного катера, сохранивший то же имя "Motoscafo Anti Sommergibili", хотя он и редко применялся против подводных лодок, получил впоследствии ряд улучшений. Торпедные катера были интенсивно использованы в Адриатике почти исключительно итальянцами. Когда в 1917-18 г.г. блестящие действия этих катеров сделали их весьма популярными в Италии, появилось предложение дать им название, более отвечающее их действительному назначению; однако, д'Аннунцио, когда он принял участие в операции против Буккари, дал этим катерам девиз: Memento Audere Semper, который по начальным буквам совпал с их первым сокращенным наименованием MAS. Это название, став историческим, осталось за ними навсегда.

ВООРУЖЕНИЕ ТОРПЕДНЫХ КАТЕРОВ MAS 1-ОЙ ЭСКАДРИЛЬИ

Как только капитану Чиано удалось осуществить его систему торпедодержателей, командиру 1-ой эскадрильи в Бриндизи (лейтенанту Берардинелли) было дано приказание перевооружить его катера. На эскадрилью был назначен второй офицер, лейтенант Пагано ди Мелито со

специальным поручением наблюдать за работами, которые были выполнены в продолжении апреля 1916 года.

57 мм пушка была снята, три пулемета оставлены. Торпедосбрасывающие устройства были расположены по бортам и состояли каждое из двух пар клещей с расстоянием между ними около 2 метров, прикрепленных к корпусу с помощью стоек с шарнирами, благодаря которым торпеды в условиях обычного плавания могли заваливаться внутрь; перед выпуском достаточно было отдать крепления клещей, чтобы торпеды, благодаря собственному весу, повисли над водой на высоте около одного метра. Раскрытие клещей и спуск курка торпеды в момент выстрела осуществлялись с помощью одного и того же рычага.

Испытания, возобновленные в мае 1916 года, показали, что перевооружение не улучшило качеств катеров их скорость хода упала до 11 узлов, и они очень плохо держались на волне при свежей погоде. Зато новое торпедосбрасывающее устройство, вооруженное 450 мм торпедой модели В 57 (торпеда старого образца), действовала отлично.

Это то и заставило морское командование испробовать катера в боевых операциях.

1916 г. Первые действия у Албанского побережья

Первый случай представился 5 июня 1916 года. Во время разведки вдоль Албанского побережья один гидросамолет донес, что большой транспорт стоит на якоре на рейде Durazzo. В течение нескольких дней MAS-ы находились в готовности выйти по первому требованию; наступает период безлунных ночей. Приказ о выходе дается 5 июня около полдня, и немного спустя, катера №№ 3 и 7 под командой лейтенантов Берардинелли и Пагано ди Мелито выходят из Бриндизи. При выходе из гавани два миноносца типа P.N. берут их на буксир. С наступлением ночи возле Дураццо буксиры

отдаются и оба катера направляются малым ходом к месту стоянки транспортов.

Вскоре Пагано замечает огни входного фарватера; катера, следуя по створу, входят в бухту. После двадцатиминутного поиска обнаружен транспорт Lokrum, стоящий на якоре. Оба катера выпускают по одной торпеде. Торпеды взрываются примерно в средней части Lokrum'a, который быстро тонет.

Катера покидают Дураццо и выйдя на свободную воду, находят свои миноносцы, которые ждут их, чтобы отбуксировать в Бриндизи. В это время австрийцы, слышавшие только шум моторов, ищут причину взрыва. Одни полагают, что Lokrum получил попадание авиационными бомбами, другие думают, что это результат атаки подводной лодки. Истина стала им известна только несколько дней спустя.

С этого момента австрийцы заграждают входы во все порты плавучими преградами, предназначенными задержать MAS'ы; охрана берегов и бдительность в ночное время усиливаются.

Следующая операция, направленная против Сен-Жан-де-Медуа имела место в ночь с 15-го на 16-ое июня 1916 г., но она не была предварена разведкой, ввиду чего катера не нашли на якорном месте ни одного корабля. Катера были замечены и обстреляны батареями с Сен-Жан-ди-Медуэ и Дривы. Миноносцы поддержки также были обстреляны, но им удалось скрыться за облаками дыма до тех пор, пока приход катеров не позволил им отойти к группе эскадренных миноносцев, которые прикрывали операцию и в это время имели короткую схватку с эскадренным миноносцем Wildfang, находившимся в дозоре на подходах к Сан-Джованни-де Медуа.

На рассвете 16-го июня катера вернулись в Бриндизи. Операция дала богатый опыт:

- выяснилось, что австрийцы настороже и что с тех пор надо подходить к их берегам с особыми предосторожностями;

– дымовые завесы, поставленные с помощью плавучих дымовых буйков, оказались отличной защитой от огня противника; они могут быть успешно применяемы, как MAS'ами, так и буксирующими миноносцами.

Если противник предупрежден, надо иметь возможность стрелять с более большой дистанции; вот почему было решено вооружить MAS'ы более современными торпедами. Торпеды Б-57 снимаются с их вооружения и заменяются типом А-63, снабженным лучшими приборами для удержания направления, имеющими большой вес взрывчатого вещества и дальность до 6000 м. Эта замена вызвала некоторые изменения в торпедосбрасывающих устройствах, но все работы производятся быстро и к 20 июня MAS'ы готовы для новых действий.

НОВЫЙ НАЛЕТ НА ДУРАЦЦО

24 июня 1916 г. радиопеленгованием было обнаружено необычное оживление в направлении Дураццо. Эскадрилья из трех гидросамолетов, направленная в разведку, донесла о наличии на рейде двух пароходов. Следующей ночью катера Берардинелли и Пагано-ди Мелито подбуксированы к Дураццо и врываются на рейд. На этот раз охрана оказывается более бдительной, но прожектора, которые время от времени прощупывали море, открывают двух MAS'ов только в тот момент, когда они, уже подойдя на выгодную дистанцию, выпускают свои торпеды. Пароходы Galizia и Sarajevo, получив попадания в среднюю часть корпуса, быстро погружаются, в то время как катера, освещенные прожекторами и преследуемые огнем батарей, полным ходом уходят в море, делая зигзаги.

С этого времени налеты производятся, используя каждый свободный случай, но счастье уже не улыбается больше нападающим.

РЯД НЕУДАЧНЫХ АТАК

В ночь с 3-го на 4-ое июля катера NN 5 и 7 направляются в Дураццо. Море беспокойно и MAS'ы сильно страдают. Вскоре удар волны вышибает одну торпеду из торпедодержателей и катера вынуждены вернуться в Бриндизи.

24 июля новая попытка срывается вследствие аварии мотора, которая препятствует MAS'у N 7 дать ход, когда, подойдя к Дураццо, он уже отдал буксир с миноносца.

2-го августа MAS N 6 предпринимает новый налет, но охрана оказывается отличной и MAS, быстро обнаруженный, вынужден отойти.

Создалось впечатление, что рейд Дураццо хорошо охраняется и итальянское командование решило переждать несколько месяцев, чтобы MAS'ы были позабыты противником.

В течение сентября и октября 1916 года первая эскадрилья MAS'ов, базирующаяся на Бриндизи, используется для несения дозорной службы на подходах к этому порту. В ноябре решено вновь вернуться к действиям против албанского побережья.

В ночь с 3-го на 4-ое ноября катера NN 6 и ? входят в рейд Дураццо и обнаруживают пароход Gorizia, стоящий на якоре за плавучими заграждениями. Лейтенант Пагано на MAS 7 приближается и делает попытку продвинуть носовую часть своего катера над толстыми бревнами бона таким образом, чтобы иметь возможность выстрелить по другую сторону сети. Предприятие является деликатным: надо наблюдать за тем, чтобы пролезть полностью за бон, так как в этом случае подвергается риску возможность возвращения. Пагано удается выпустить две торпеды, но в подобном неудобном положении наводка затруднена и получается промах.

Выстрел настораживает противника, который открывает огонь по обоим катерам; катера должны быстро

отойти к миноносцам поддержки. В момент взятия на буксир MAS N 7 сталкивается со своим миноносцем и тонет с одним человеком из экипажа.

Последняя экспедиция была предпринята в ночь под рождество 1916 года с катерами NN 3 и 6. При проходе через заграждение MAS N 6 наматывает его на винт и вынужден обратиться к помощи катера N 3, которому удается его освободить. Однако, для атаки уже слишком поздно и приходится возвращаться в Бриндизи.

Усовершенствования, осуществленные на катерах в продолжение 2-ой половины 1916 года: вспомогательные электродвигатели.

Эти первые действия в Нижней Адриатике показали, насколько необходима для катеров бесшумность их подхода, чтобы возможно больше отдалить момент начала сопротивления обороны противника.

В течение всего 1916 года на верфях S.V.A.N. в Венеции производятся изыскания, направленные на уменьшение шума моторов. Испытываются различные глушители, но без особого успеха. Принимается решение снабдить катера батареей аккумуляторов и вспомогательным электромотором. Это решение, несмотря на его кажущуюся простоту осуществить не так просто, ввиду дополнительной нагрузки, вызываемой батареей и трудностями, встреченными при размещении в отношении габаритов.

Наконец, испытания увенчиваются успехом и командование получает абсолютно бесшумный катер с дальностью плавания под электромотором около 4 часов при трех узловом ходе.

Эта новая материальная часть позволяет итти на новые дерзкие предприятия.

До этого, набеги катеров происходили в Нижней Адриатике вдоль берегов Албании, берегов открытых и сравнительно мало доступных. Итальянский Генеральный Штаб ставит перед собой более широкие задачи: атако-

вать противника в его собственных базах, преследо - вать его корабли вплоть до их убежищ через извилистые фарватеры между далматинскими островами.

Многие офицеры настроены скептически и полагают, что вследствие узкости фарватеров, которые надо проходить, и сосредоточенных в них средств обороны, эта задача является неосуществимой. Однако, адмирал Таон ди Ревель, который к этому времени является главнокомандующим морскими силами в Верхней Адриатике, питает самое большое доверие к боевой ценности нового оружия; под его командованием находятся активные и предприимчивые офицеры, подобные капитану Чиано, которые убеждены, что, поскольку противник прячется, его надо искать вплоть до Триеста и Полы. Адмирал Ревель отдает приказ попытаться осуществить мероприя - тие, которое, в случае успеха, должно в полном свете выявить все возможности катеров MAS: этот опыт был получен 2-го ноября 1916 года, имея местом действия канал Фазана.

ФОРСИРОВАНИЕ КАНАЛА ФАЗАНА

Выше мы видели, что первые катера, выпущенные верфью S.V.A.N. имели местом назначения Бриндизи. Последующие катера, вступившие в строй летом 1916 года, были оставлены в Верхней Адриатике и распределены между Венецией и Градо: Венеция была главной базой, а Градо - опорным пунктом вблизи к сухопутному фронту.

Сначала катера из Венеции и Градо использовались для второстепенных заданий, в частности для охраны побережья, с целью недопущения неприятельских высадок в тылу у итальянских портов.

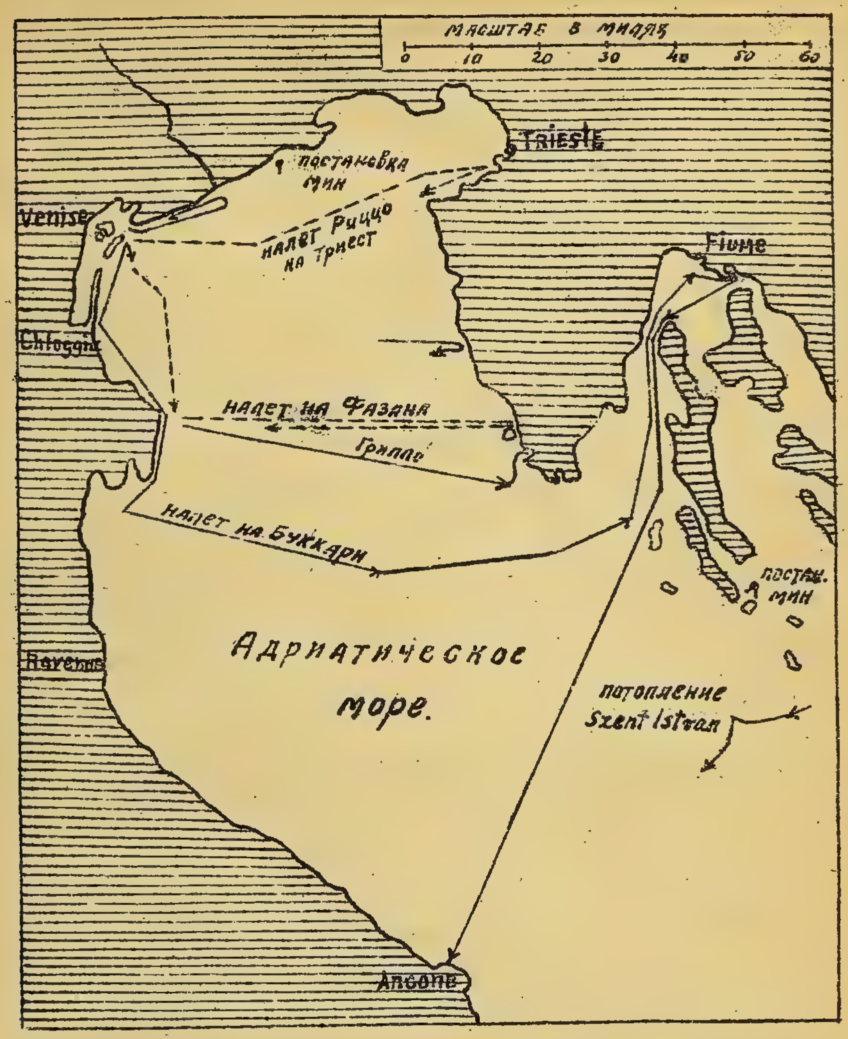
Но вот, в сентябре 1916 года адмирал Таон ди Ревель принимает решение перенести боевые действия в базы противника.

За это время ряд разведок гидроавиации в направлении Полы показал, что австрийские корабли часто

выходили с внутреннего рейда и становились на якорь в канале Фазана, где они проходили учебные артиллерийские и торпедные стрельбы.

После принятого командованием решения об атаке их на этом якорном месте отрядом катеров, в Венеции ведется подготовка к этой экспедиции, законченная к концу октября. 28 октября в последний раз гидросамолет делает разведку канала Фазана и обнаруживает там два военных корабля. При наличии благоприятной обстановки 1-го ноября 1916 года отдается приказ о выполнении операции в ночь с 1-го на 2-ое ноября. В ней принимают участие следующие корабли: эскадренный миноносец Zeffiro под командой капитана корвета Констанцо Чиано, миноносец 9 P.N. (капитан корвета Каваньяти), MAS N 20 с лейтенантом Гойран.

Около полуночи отряд достигает входа в канал Фазана. Zeffiro остается в поддержке, в то время как 9 P.N., буксируя катер, проникает между островом Бриони Миноре и мысом Мертолин вплоть до наиболее узкого места канала, где находятся боновые преграды. Миноносец, выключивший вентиляторы, подходит вплотную к бону и сбрасывает сверху на него связку из цепей и металлических грузов, весом около двух тонн. Бон тонет, образуется открытый проход; катер проходит над ним и входит в канал. Охрана противника ничего не слышит; зажигается прожектор, но по тому, как он блуждает по морю, атакующие понимают, что они не замечены. Лейтенант Гойран начинает полное обследование канала и на широте Фазана обнаруживает "Mars", корабль 7.400 т, по которому успешно выпускает две торпеды. Повидимому, торпеда достигает цели, но по какой то неустановленной причине ни одна из них не взрывается. Катер, лишенный всех средств нападения, вынужден возвратиться; он снова проходит через входную узкость и на буксире 9 P.N. возвращается в Венецию.



Карта боевых действий итальянских катеров (1915–1918 г.) в Адриатике.

Несмотря на неуспех операции, она все же должна быть отмечена: катерам удалось проникнуть в канал Фазана и это привело итальянское командование к решению продолжать свои усилия в действиях против баз противника. Можно сказать, что Фазана была предтечей налетов Риццо на Триест и Розетти на Полу.

БОРЬБА С БОНОВЫМИ ЗАГРАЖДЕНИЯМИ

В декабре 1916 года воздушная разведка Полы и Триеста донесла, что у входов в эти порты замечены суда, работающие над усилением старых боновых преград и установкой новых заграждений.

Подобные же боновые заграждения для опыта были установлены в Венецианской лагуне и катера упражнялись в их форсировании. Эти испытания показали, что имеющиеся в наличии средства недостаточны для выполнения поставленных задач: с улучшением средств обороны необходимо было найти соответствующие усовершенствования в средствах нападения. Итальянские инженеры приступают к изучению легких приборов, для перерезывания металлических тросов бонов для образования в них проходов.

Одновременно изыскиваются средства, пригодные для форсирования бонов, не нарушая их целости. Задача не из легких и решение ее достигается лишь год спустя путем сконструирования специального катера - танка.

В это время эскадрильи не остаются без дела.

Главными задачами, выполненными в продолжение первой части 1917 года были:

- эскортирование самолетов и обвехование пути для групп бомбардировщиков,

- постановка мин перед входами в проливы противника и устройство засад в тех же местах,

- задачи особого характера.

ОСОБЫЕ ЗАДАЧИ

Катера, переданные в распоряжение "Разведыва - тельной Службы" должны были высаживать и принимать обратно с неприятельского берега итальянских агентов. В этой части северной Адриатики катера выполняли работу, аналогичную той, которая велась определенной частью наших самолетов на фронте во Франции. В подобные операции обычно назначались по два миноносца и одному катеру, которые покидали Венецию с наступлением безлунной ночи. Один из миноносцев брал катер на буксир и вся группа направлялась 15 узловым ходом к намеченному пункту (обычно - маленькой бухте к югу от Паренцо). В двух милях от берега буксир отдавался и катер отправлялся в путь под электромотором, а затем, метрах в ста от пляжа, для высадки людей спускалась легкая парусиновая шлюпка. О месте встречи условливались с информатором и несколько дней спустя, по окончании его миссии, агент доставлялся обратно в Венецию с помощью тех же средств.

Эти операции не всегда были легкими ввиду меняющейся обстановки, трудности нахождения места встречи и бдительной охраны противника. Несмотря на это, они всегда выполнялись успешно и "Разведывательная Служба" не зарегистрировала ни одного случая потери агента по вине катеров.

ПОСТАНОВКА МИН

Постановки мин, выполненные торпедными катерами MAS в продолжении 1917 года были многочисленными. Венецианская эскадрилья работала, главным образом, в районе мыса Певеда, Сан Джеролимо, Де Коссада, мыса Христо и у входа в канал Леме (вход в Люссин-пикколо), а эскадрилья из Бриндизи производила свои постановки мин перед Дураццо и Сан-Джиованни ди Медуа. Операции происходили в обычном для катеров порядке:

отправление из базы в начале темной ночи, буксировка миноносцев на 15 узловом ходу, постановка мин выполняемая бесшумно благодаря электромоторам, возвращение в базу на буксире.

Обычно каждый катер нес на себе и ставил четыре мины. Так как катера не были в состоянии выставить целые минные поля, трудно оценить достигнутые результаты, можно только со всем основанием полагать, что причиной взрыва австрийской подлодки U-5 во время ее упражнений в Норд-Остовой части канала Фазана, была мина, поставленная катером за два месяца до этого.

В этот же период времени, катера MAS использовались также для поиска мин, поставленных неприятелем перед итальянскими портами. Несмотря на преимущества, подвижности и быстроть хода катеров, их легкость и хрупкость противоречили этому заданию и от него отказались как только число буксиров, перевооруженных в тральщики, оказалось достаточным.

Наконец, в конце первой половины 1917 года катера вновь предпринимают боевые действия в Далматинских проливах и у неприятельских баз. Первый ночной набег на заграждения Триеста не дал желанного результата ввиду слишком ясной ночи. Он показал, однако, что катера подготовлены для этой работы, и что подобные атаки, производящиеся ночью или даже днем в благоприятных условиях обстановки, имеют большие шансы на успех при условии их внезапного проведения.

MAS'ы против гидросамолетов

В ночь с 21 на 22 мая 1917 года катер № 19 из эскадрильи, базирующейся на Градо, находится в засаде на подходах к Триесту. В ту же самую ночь эскадрилья гидросамолетов из этого порта выполняет налет на Венецию, но на обратном пути один из аппаратов вынужден снизиться на плессе у Тирано. Катер Leni выходит из Триеста к нему на помощь. Он замечен с MAS № 19,

который его атакует из пулемета и 57 мм орудия. Капитан Leni тяжело ранен и его катер захвачен уже итальянцами в тот момент как появляется гидросамолет L-64 и открывает огонь по MAS'у. Последний вынужден бросить свой приз и отойти под огнем гидросамолета и батарей форта Ольми. Он подвергается дальнейшему преследованию гидросамолета L-98, управляемого лейтенантом Бакфильд, но ему удается вернуться в Градо без серьезных повреждений.

Подобным образом в течение всего лета 1917 года катера бесплодно караулили противника, остававшегося бездеятельным; "массисты" начинали уже терять надежду, когда боевые действия в прибрежных водах Триестского залива предоставили им возможность проявить свою активность. Это случилось в тот день, когда старейший из их командиров Констанцо Чиано среди бела дня со звеном катеров атаковал броненосцы, бомбардировавших Кортеллаццо.

КОРТЕЛЛАЦЦО (16 НОЯБРЯ 1917 г.)

Дело происходит в конце октября 1917 года. Итальянцы организуют сопротивление на Пьяве; австрийцы, опьяненные своим быстрым продвижением вперед, думают, что они вскоре займут Венецию, где они расчитывают устроить морскую базу. Их усилия направлены на левый фланг фронта, соседний с морем. Этот участок обороняется итальянскими морскими частями, которые оказывают сильное сопротивление; плавучие батареи и несколько канонерских лодок принимают участие в обороне, препятствуя своим огнем постройке моста через Пьяву, в то время, как катера MAS проникают в реки, чтобы принять участие в рукопашных схватках.

Австрийское командование обращается за содействием к флоту. Два броненосца Wien и Budapest переводятся в Триест и в течение первой половины ноября предпринимают несколько операций в прибрежных районах. 12 ноября они усиливаются прибытием "Aspern'a".

начиная с 13-го эти морские силы бомбардируют итальянские позиции. 15 ноября корабли австрийской флотилии, обеспеченные разведкой эскадрильи гидросамолетов, бесплодно пытаются уничтожить 152 мм батарею, которую итальянские моряки установили у Кортелаццо.

16-го, в момент, когда сухопутные войска начинают атаку, Wien-Budapest, охраняемые десятью эскадренными миноносцами, с поставленными тралами, возобновляют обстрел этой батареи.

15-го итальянцы были захвачены атакой врасплох: они ведь больше не владеют воздушно-морской базой в Градо, которая служила для них часовым, выставленным в направлении австрийских баз. Тем не менее, обороной предусмотрена возможность возвращения австрийцев на следующий день утром, т.е. 16-го, и пять эсминцев типа Orsini, две подводных лодки и эскадрилья катеров находятся в море, в то время как эскадрилья гидросамолетов готова вылететь из Венеции. Как только получено донесение об австрийском дивизионе, итальянские легкие силы вводятся в действие; гидросамолеты, прилетевшие первыми, сбрасывают свои бомбы; эсминцы начинают атаку, которая быстро прерывается из-за огня противника. Подводные лодки F-11 и F-13 пытаются сблизиться, но их обнаруживают австрийские гидросамолеты, сообщающие об их присутствии охране. В это время капитан Чиано со своей эскадрильей катеров, следуя вдоль берега, добирается до Кортелаццо. Под его командованием находится три катера NN 13,15 и 9, но один из них (N 9) выходит из строя. Капитан Чиано продолжает путь; около 13.30 он считает позицию выгодной и выходит в атаку: солнце у него за спиной и он с подветра у австрийцев, отвлеченных одновременно и берегом и миноносцами. Дым австрийских кораблей относится в направлении катеров, которые малым ходом крадутся в позицию для стрельбы. Подобным образом они добираются до дистанции 1.600 метров, оставаясь незамеченными. Капитан Чиано дает полный ход и оба катера

бросаются вперед, идя один за другим в расстоянии 50 метров. Броненосцы их замечают, прекращают стрельбу по берегу и открывают огонь по катерам. Охраняющие миноносцы делают то же самое и, увеличивая ход, нацеливаются носом на катера. Катерам удается каждому выпустить по две торпеды с дистанции от 800 до 900 метров. В то время, как австрийские броненосцы поворотом уклоняются от торпед, оба катера отходят по направлению Кортелаццо, преследуемые миноносцами. Приближение к мелководью вскоре кладет конец преследованию, но австрийцы продолжают огонь по катерам, следуя курсом, параллельным берегу. Катера окружены всплесками от выстрелов и катер N 15 дважды получает попадания не серьезного характера.

В этот момент батарея Кортелаццо открывает огонь по австрийским миноносцам и вынуждает их отойти. Дивизион австро-венгерских броненосцев, отказавшись от продолжения операции, возвращается в Триест.

Таким образом, капитан Чиано, путем атаки катерами, которую сами австрийцы признали "очень смелой", осуществил необходимую диверсию, чтобы заставить австрийцев прервать их действия у Кортелаццо, в то время, как миноносцы, подводные лодки и гидросамолеты оказались бессильными перед маневрами противника.

С этого времени у итальянцев создалось впечатление, что австрийское командование, чтобы предотвратить стабилизацию фронта на Пьяве, готовится к высадке десанта на берегах лагун. Они решают перехватить инициативу внезапным нападением на морские силы в Триесте. Операция была возложена на 2-ую эскадрилью MAS'ов, под командой Луиджи Риццо.

ТОРПЕДНАЯ АТАКА "Wien" И "Budapest" В ГАВАНИ ТРИЕСТА

Капитан дальнего плавания Луиджи Риццо был призван на службу в конце 1914 года в качестве офицера резерва.

В течение первого года войны, использованный в качестве наблюдателя гидросамолета, а затем штурмана миноносца, он выделился своим хладнокровием и храбростью и в конце 1916 года был назначен командиром 2-ой эскадрильи MAS'ов, формируемой в Градо.

Первая половина 1917 года была занята различными второстепенными занятиями, что позволило командиру 2-ой эскадрильи крепко взять в руки свои корабли.

Риццо, с его замкнутым и упорным характером, обладал высоко развитой инициативой. Шесть месяцев командования внушили ему большое доверие к его материальной части и он подумывает об атаке кораблей, стоящих в Триесте. Благодаря постоянной связи с товарищами из авиации, он следит за тем, что происходит в этом порту, знает слабые места обороны и, в частности, недостаточную охрану молов у Муджиа.

В августе 1917 года он начинает со своими катерами разведки подходов к Триестскому заливу; в сентябре и октябре он исследует проходы и места на волноломы, чтобы хорошенько определить расположение заграждений. Наконец, 1 ноября, после того, как катера снабжены гидравлическими прорезателями, способными образовать брешь в заграждениях, Риццо докладывает о своей готовности к действиям.

Итальянский Генеральный Штаб немедленно принимает решение произвести атаку, и Риццо ждет только удобного случая, который ему и представляется в ночь с 9-го на 10 декабря. После "бора", продолжавшегося несколько дней, наступает тихая ночь; мглистая погода делает видимость плохой.

В своем отчете капитан Риццо рассказывает об операции несколькими скупыми фразами:

"9-го декабря 1917 года в 17 час.10 мин. с катерами N 9 и N 13, буксируемыми миноносцами 9 P.N. и 11 P.N. я покинул Венецию и направился в Триестский залив с целью атаковать торпедами неприятельские ко-

----



рабли типа "Monarch", стоящие на якоре в бухте Муд жиа, между Сервола и Сен Соба..."

В полночь оба катера отдали буксиры и вскоре подошли к концу волнолома. Рицio высаживается на него чтобы хорошенько убедиться в состоянии охраны.

"Не найдя никого на волноломе, я перешел с MAS N 9 по соседству с заграждением и начал перерезание тросов боновой преграды. После двухчасовых усилий мне удалось их перерезать помощью гидравлических ножниц...

Во время этой работы мы слышали разговоры на южной оконечности небольшой дамбы, где мы заметили маленький освещенный домик".

"Закончив образование прохода к 1 ч.30 м, я вошел в бухту Муджиа, сопровождаемый MAS N 13...В этот момент прожектор с Сан-Рокко обследовал зону снаружи дамб и затем немного спустя погас. Двадцатью минутами позже я заметил темную массу корабля и приказал MAS N 13 расположиться примерно в 200-х метрах от этого корабля в готовности стрелять немедленно, как только будет услышан взрыв моих торпед или иной сигнал тревоги. MAS N 9 приблизился метров на пятьдесят к кораблю, чтобы убедиться, что он не защищен сетями; убедившись в отсутствии последних, я удалился к Сен-Саба на поиски второго корабля, но не смог его найти.

Тогда я возвратился к MAS N 13, считая, что второй броненосец стоит на якоре, примерно в 600 метрах на Норд-Вест от первого. Действительно, я увидел силуэт корабля в этом направлении. Пока это происходило, MAS N 13 был понемногу отнесен течением на N, и я приказал ему взять в качестве объекта более удаленный корабль, в то время, как я сам намеревался атаковать ближайший. Я не находил удобным заставлять MAS N 13 приближаться на более короткую дистанцию, учитывая создавшееся положение по отношению обоих кораблей и необходимость иметь выгодный угол встре-

ки. Чтобы подойти ближе, катер должен был бы пройти в малом расстоянии за кормой первого корабля и был бы несомненно обнаружен".

"Получив от MAS N 13 доклад о его готовности в 2 ч.32 м. я дал приказание о залпе. Торпеды MAS N 9 выстреленные одновременно, дошли до цели почти в одно время; были ясно слышны два взрыва. В этот момент на марсе атакованного корабля зажегся прожектор, но он потух вместе со всеми огнями на борту. Раздались взрывы двух торпед, выпущенных MAS N 13, но я не мог утверждать, попали ли они в цель".

Произведя залпы, оба катера вышли из порта,никем не потревоженные: плохая видимость была для нас лучшей защитой. Результат операции стал известен несколько дней спустя: "Вена", получив два торпедных попадания от катера Рицдо, вскоре затонул. Две торпеды с MAS N 13, миновав "Будапешт" взорвались вблизи набережной.

Потеря "Вены" живо ощущалась австрийским флотом, который слишком дорого расплатился за неудовлетворительную охрану в порту Триеста. "Вена" была заменена "Адмиралом Снаун" и в середине октября этот корабль, чтобы не оставлять личный состав под впечатлением неудачи, сделал два набега на берега лагуны, возобновив снова, но без особых результатов, бомбардировку батарей у Кортелаццо. 22 декабря австрийский Генеральный штаб счел более благоразумным не подвергать больше эти корабли опасности и поставил их в Полу.

Итальянское командование увидело себя,наконец, вознагражденным за свое упорство в ведении "малой войны" в Адриатике. Этот успех в один из критических моментов войны, поднял настроение личного состава и больше, чем когда либо, разжег отвагу и инициативу "Масистов". С этого момента вплоть до заключения мира, их действия были энергично развернуты.

НАЛЕТ НА БУККАРИ

В продолжении января 1918 года воздушные разведки показали, что многочисленные австрийские пароходы, продолжающие каботажное плавание вдоль далматинского побережья, часто становятся на якорь в заливе Буккари, где они считают себя в безопасности от всех итальянских атак.

Буккари расположен в самой глубине Кварнаро в расстоянии 20 миль от открытого моря и вторжение туда катеров казалось мало осуществимым. Эти трудности не остановили капитана Чиано, который с большой заботливостью приготовил налет, приказ о начале которого был им дан 10 февраля 1918 года. В операции участвовали, кроме буксирующих миноносцев, катера MAS NN 94, 95 и 96, управляемые капитаном дальнего плавания Риццо, лейтенантом де Санктис и младшим офицером Ферарини, под общей командой капитана Чиано. Капитан-летчик Габриэль-Д'Аннунцио также участвовал в налете в роли добровольца.

Около 23 часов катера были подведены ко входу в Кварнаро. Ночь была безлунная, мглистая. Идя под электромоторами через узкости и далее под главными моторами, как только канал стал шире, катера достигли бухты Буккари около часа ночи. На якоре стояло четыре парохода. Катера, распределив цели, выпускают шесть торпед, но благодаря редкому совпадению, все шесть пошли неправильно. После поднятой тревоги, катера уходят по направлению Кварнаро. (Можно предполагать, что торпеды, будучи выпущены со слишком малой дистанции, не успели притти на требуемое углубление и прошли под пароходами).

На рассвете катера находят свои миноносцы сопровождения, которые их отводят в Анкону.

Таким образом, операция закончилась неудачно и катера возвратились в базу, не причинив вреда противнику.

Однако, самый факт достижения Буккари при условии прохождения 40 миль в неприятельских водах, являлся реальным успехом.

Катера были, с другой стороны, тщательно подготовлены к этому налету. Моторные отделения были снабжены специальными покрышками, чтобы уменьшить шум; были взяты с собой специальные средства (гидравлические ножницы, круглые пилы) для перерезания тросовых преград, которые ожидали встретить.

Но австрийцы не верили в возможность столь далекого налета и не установили никаких заграждений в Кварнаро.

*ПОПЫТКА "ГРИЛЛО" ПРОРВАТЬСЯ В ПОЛУ**)

После удачных атак торпедных катеров против Триеста и Фазанского канала и наступательной операции против Буккари (на юго-запад от Фиуме) 10-11 февраля 1918 года и атаки парохода "Брегенц" 13 мая 1918г. перед входом в гавань Дураццо, итальянцы задумали операцию прорыва в военно-морскую базу Пола, где стояла большая часть австро-венгерского флота. Узкий и хорошо охраняемый вход не позволял и думать о форсировании бонового заграждения. Поэтому противник стал искать другое решение этой увлекательной задачи и построил, сохраняя полную секретность, четыре катера-танка, которым предстояло ночью пролезать через портовые заграждения и затем атаковать торпедами находившиеся в Пола линейные корабли. После соответствующих испытаний и упражнений, четыре раза были произведены тщетные попытки (9/III, 13 и 14/IУ, 13/У-1918 г.) осуществить атаку из Венеции, под прикрытием эсминцев, торпедных катеров и миноносцев береговой обороны; последние служили для буксировки катеров-танков и торпедных катеров до самого входа в

---

*) *По* "Marine Rundschau" *1933 г. № 7, статья "Первая атака морского танка".*

Полу. Ошибочная оценка скорости буксировки, погода и видимость и недостаточное знание прожекторной службы на фортах Пола явились причинами первоначальных неудач. Когда при четвертой попытке, в которой участвовали два катера-танка, последним до рассвета не удалось выйти в атаку, итальянцы, опасаясь , что на обратном пути танки будут открыты австро-венгерскими летчиками, сами затопили оба танка ("Кавалетти" и "Пульче"), чтобы не раскрыть своего намерения.

Следующая и последняя попытка такого рода рискованной операции была произведена катером-танком "Грилло" в ночь с 13 на 14 мая 1918 года в сопро - вождении торпедных катеров №№ 95 и 96, потерпела неудачу в последний момент и кончилась гибелью"Грилло". Выполнение этой операции, как первой атаки танка на море, требует более точного описания и для ее лучшего понимания необходимо остановиться на заграждениях в гавани Пола.

Вход в базу Пола имел в качестве прикрытия морские форты Пенеда (на острове Бриони),Пунта-Кристо, Мария-Луиза и Муэиль. Вход в закрытую бухту был защищен длинным (1100 м) волноломом, который тянется от мыса Компаре в северо-западном направлении до острова Сан-Джироламо. В то время он был еще не совсем закончен и временный проход у его конца служил во время войны в качестве вспомогательного входа для небольших кораблей. Этот проход прикрывался сетями. Проход между концом волнолома и мысом Кристо, шириной в 550 м,был закрыт двумя бонами из балок,с подвешенными к ним специальными заграждениями против подводных лодок; на некотором расстоянии за бонами находились еще три параллельных ряда противоторпедных сетей, обеспечивающих базу от атак извне.

Главный проход через заграждение находился под самым мысом Кристо, на котором находилась береговая батарея из восьми скорострельных орудий, которая

фланкировала заграждения в направлении на SW. На мысе Пенеда и на мысах Компаре и Брашкорсо имелись сильные прожектора; около береговой батареи на мысе Кристо имелся только один 70 см ацетиленовый прожектор. За боном, в расстоянии 150 м от головы волнолома стоял на якоре деревянный парусный корабль, вооруженный 47 мм пушками, пулеметами и имевший на борту ацетиленовый прожектор. Помимо этого, рядом с блокшивом (парусной яхтой "Сен") у волнолома всегда находился под парами дозорный корабль. Линейный корабль "Радецкий", стоявший в гавани у самого внешнего буя, выставил противоминные сети, и ночью его средняя артиллерия и прожектора находились в полной готовности. Надо еще упомянуть, что дозорная служба у заграждений была заново реорганизована командующим флотом к. адм. Хорти и строго выполнялась.

Оба заграждения по существу состояли из толстых деревянных бревен, длиною в 4 м, расположенных перпендикулярно к оси бонового заграждения в расстоянии 4 м друг от друга. Бревна скреплялись тремя параллельными толстыми стальными тросами: два троса шли над водой, соединяя оконечности бревен, третий трос - под водой, вдоль средней части их. Все три крепились к тяжелым буям, расположенным на значительном расстоянии друг от друга. Оба они были расположены близко друг от друга между головой волнолома и батареей на мысе Кристо.

Две крайних секции бонового заграждения, как уже упоминалось, разводились для пропуска больших кораблей, что было возможно вследствие большой глубины под самым берегом. В качестве противолодочной защиты бревна обоих бонов соединялись минрепами, свободно подвешенными под бонами. Минрепы образовали свободные петли, свисавшие до дна, где к ним прикреплялись грузы и образовывали сеть с широкими петлями поперек всего входа в гавань, имевшего здесь

довольно равномерную глубину свыше 30 м. Эти противолодочные сети оправдали себя, когда французская подлодка "Кюри", пытаясь проникнуть в гавань 23-го декабря 1914 г., запуталась в них горизонтальным рулем. Ей пришлось всплыть, и она была потоплена артиллерийским огнем, впоследствии поднята и включена в состав австро-венгерского флота.

Для обеспечения от торпед, выпущенных с моря в направлении на гавань, за бонами были расположены три противоторпедные сети, параллельные друг другу и закрепленные на буях. Ими закрывался вход в гавань по мере необходимости. Эти три ряда сетей держались на поверхности с помощью цилиндрических железных поплавков и достигали 7 м глубины. Поплавки были прикреплены к сетям вплотную друг к другу, так что между ними не оставалось места для прохода. На верхней оконечности имелись ушки, сквозь которые был пропущен тонкий стальной трос, для создания большей устойчивости сетевого заграждения на волне.

Построенный итальянцами танк "Грилло" являлся деревянным крытым катером, водоизмещением в 10 1/2т. Катер имел высоко поднятый нос и малую осадку; на корме в туннеле был расположен винт, который приводился в движение электромотором в 10 PS. Руль, как на итальянских рыболовных судах, имел подъемное приспособление, чтобы не зацепиться при преодолевании препятствий. С правого и левого борта катер охватывался в продольном направлении двумя бесконечными цепями; под килем цепи поддерживались "С"-образными рельсами и бронзовыми роликами; на цепях имелись особые зубья, расположенные в расстоянии 1 м друг от друга, и имевшие длину в 15 см; эти зубья вонзались в препятствие и оттаскивали его под катером по направлению к корме. Обе зубчатые цепи приводились в движение двумя зубчатыми колесами на корме, которые вращались с помощью электромотора в 15 PS. Электрическую энергию вырабатывали три аккумуляторных

батареи по 40 аккумуляторов каждая; две из них питали винт, а одна предназначалась для движения цепей. Вооружение танка состояло только из двух 45см торпед (длиною по 5 м) с правого и левого бортов в решетчатых торпедных аппаратах. Работая одним винтом, танк мог развить 3 1/2 узла, а при буксировке в благоприятную погоду миноносцами береговой обороны скорость его достигала 12 узлов. При прохождении через препятствие, скорость не могла превышать 5-5 1/2 м в 1 минуту.

По итальянским источникам катер-танк "Грилло" и оба торпедных катера N 95 и "N 96", буксируемые миноносцами береговой обороны "9 PN" и 10 P N, вышли из Венеции в 16 час.40 мин. Пройдя внутренний канал в лагунах, они взяли курс на мыс Маэстра, близ устья реки По, а оттуда - к точке в 10 милях на "WSW" от мыса Компарет у Полы, где скорость буксирования при прохождении через загражденные минами районы снижались с 13 до 6 узлов, откуда курс был взят на указанный мыс. 5 эсминцев типа "Анимозо" держались в качестве прикрытия на линии мыса "Маэстра"-Пола". В 3 1/2 милях от мыса Бранкорсо в 1 час 15 м. оба миноносца отдали буксиры. На торпедном катере N 95 находился командующий торпедными катерами и командующий катерами базы Венеции. Все три катера шли малым ходом, который допускали их электрические моторы, посередине бухты, между мысом Помеда и Компаре к острову Джиролямо. В 2 часа 18 мин. оба торпедных катера остались на линии Пенеда мыс Компаре, застопорив машины, а танк "Грилло" продолжал свой путь под командой кап.2 ранга Пелегрини. Ночь была темная, облачная, видимость - очень плохая. Через каждые 15 мин. прожектора с фортов освещали минное заграждение. "Грилло" несколько раз освещался лучем прожектора с форта Пенеда, но не был замечен. Когда на траверзе "Грилло" оказался вход в гавань, он повернул на SO, убавил скорость, чтобы не выдать себя

шумом, и в 3 часа 25 мин., никем не замеченный, достиг внешнего бонового заграждения между стоявшими на якоре брандвахтенным кораблем и береговой батареей на мысе Кристо. За несколько мгновений до достижения бона, брандвахтенный корабль несколько раз окликал танк, но не получил ответа. Тотчас же дозорный осветил его небольшим ацетиленовым прожектором, и вслед за этим он был пойман лучами прожектора береговой батареи. С головы волнолома взлетели две ракеты в знак тревоги, с брандвахтенного корабля по танку стреляли из пулемета, ружей и 47 м/м орудий, но он не получил серьезных повреждений.

Мощный прожектор линейного корабля "Радецкий", стоявшего у внешнего буя, осветил танк с носа. Тем не менее в 2 минуты танк перелез через оба боновых заграждения. Береговая батарея не открывала огня, боясь попасть в один из своих кораблей. Танк двигался дальше, используя винт, достиг первой сети и прошел через железные поплавки беспрепятственно. В это время командир Пеллегрини заметил у волнолома красный огонь, который медленно двигался в сторону брандвахтенного корабля. Это был дозорный корабль, дежуривший у заграждения, который в это время дал ход и, огибая противоторпедные сети, направился к "Грилло". Танк пролез через вторую сеть, когда дозорный корабль появился слева по носу у "Грилло". Не желая быть протараненным, танк дал задний ход мотору и таким образом остановился между 2 сетью. Дозорный корабль тоже застопорил машины. Фр. кап. 2-го ранга Пеллегрини отдал приказ открыть кингстоны и сам зажег шнур подрывного патрона. Стремясь выпустить две торпеды по линкору "Радецкий", он еще сделал попытку повернуть и перейти через последнюю сеть. Но проникавшая в танк вода достигла коллектора мотора, и последний остановился. Попытка сбросить две торпеды не удалась вследствие того, что в суматохе забыли отдать предохранительные стопора спускного рычага.

Тотчас же вслед за этим, 47 м/м снаряд с дозорного корабля попал в танк, который поднялся и потонул. Фр.кап.2 ранга Пеллегрини и три человека экипажа (один из которых получил ранение) были спасены.

Оба торпедных катера, стоявшие снаружи, заметили огонь и оба сигнальных выстрела, которые приняли за знак того, что "Грилло" удачно выпустил торпеды по какому то кораблю. Они бесшумно и незаметно отошли и на некотором расстоянии от мыса Пенада дали ход бензиномоторам и ушли полным ходом. Соединившись сперва с миноносцами "9 PN" и 10 P N"и затем с группой эсминцев типа "Анимозо", они отправились обратно в Венецию, куда прибыли в 8 час.40 мин.

На рассвете австро-венгерская эскадрилья N 1 гидросамолетов в составе 2 разведчиков и 7 истребителей в 15 милях на запад от Бриони истребила итальянский отряд из 10 гидросамолетов, которым надлежало выяснить результаты ночной атаки против Пола. Хотя разыгравшийся воздушный бой и помешал итальянцам выполнить разведку, но все же им удалось подбить австро-венгерский истребитель "А 85". Впоследствии австро-венгерский истребитель обнаружил итальянский, покинутый личным составом и дрейфующий по воде.

Танк "Грилло" был вскоре же поднят. Попадание снаряда и взрыв подрывного патрона так сильно повредили его, что ремонтировать его не было возможности; однако, удалось скопировать отдельные ценные детали конструкции и по модели "Грилло" начать в Вене постройку двух подобных танков. Они были готовы перед самым концом войны. Судя по повреждениям, полученным винтом на "Грилло", цилиндрические поплавки сети, несмотря на туннель, сильно погнули лопасти винта, и переход через последнее препятствие, очевидно, представил бы трудности. Однако, принимая во внимание малую скорость танка в 3 1/2 узла, следует высоко оценить и те результаты, которые им были достигнуты. Благодаря простоте конструкции, по-

стройка танка занимает лишь несколько месяцев.

Во избежание повторения подобной атаки, заграждение в гавани Пола было основательно переделано и усовершенствовано; мористее обоих боновых заграждений были поставлены противолодочные мины, в с внешней стороны волнолома было сооружено боновое заграждение из бревен, чтобы воспрепятствовать подходу к нему; между волноломами и боном установлены сети; прежние заграждения по входе в гавань были усилены еще тремя сетевыми заграждениями. Организацию обстрела загражденного района огнем береговых батарей пришлось заново пересмотреть.

АТАКА ТРАНСПОРТОВ У БЕРЕГА АЛБАНИИ. ПОТОПЛЕНИЕ "БРЕГЕНЦ"

В начале мая 1918 года, после донесения воздушной разведки о нескольких кораблях на якоре в Дураццо, катера MAS N 99 и N 100 совершают набег в ночь с 12 на 13 мая. За это время конвой успел уйти и оба катера покинули Дураццо без результата, но при выходе с рейда встретили транспорт "Брегенц", охраняемый тремя миноносцами. Один из них открывает огонь по катерам, но MAS N 99 под командой лейтенанта Аччи дает полный ход, приближается к „Брегенц" и выпускает свои торпеды. „Брегенц", получив попадание в районе котлов, затонул через три минуты, в то время как катера скрываются.

Австрийские миноносцы, не успев поднять давление в котлах, не смогли их преследовать.

НАЛЕТ НА АНТИВАРИ

14 мая 1918 года разведка с фотосъемкой обнаруживает на рейде в Антивари два австрийских транспорта. Катера MAS NN 98 и 100 отправляются в ночь с 15 на 16 для атаки этих кораблей, но при подходе к порту их обнаруживает дозорная подводная лодка, которая оповещает об их приближении охрану.

Поэтому, когда часом спустя, катера пытаются обойти заграждение, чтобы проникнуть в порт Антивари, их освещают три прожектора, в то время как 76мм батарея открывает по ним бешенный огонь.

Оба катера сбрасывают на воду дымовые буйки и отходят под прикрытием дымового облака.

18 июля капитан Бертонелли с MAS N 97 делает попытку повторить налет против Антивари, но, будучи обнаружен и накрыт огнем противника, спасается только благодаря прикрытию дымовой завесой.

ПРЕМУДА

Этот эпизод связан с большим выходом австро-венгерского флота 9-10 июня 1918 г.

10 июня 1918 г. два MAS N 15 и N 21 находились на позиции в проливе de Selve. В течение ночи катера держались в строе фронта в поисках неприятельского минного заграждения, и капитан Риццо, возглавлявший звено, решил дожидаться рассвета в этом проливе. Около 3 час.15 мин. звено было готово возвращаться в базу, как вдруг Риццо замечает на траверзе большое облако дыма. Он полагает сначала, что катера были замечены наблюдателями с поста Gruiza, и что австрийские миноносцы, вышедшие из Lussin, собираются устроить охоту за ними; имея налицо благоприятные метеорологические условия (тихая ночь, плохая видимость) Риццо решает приблизиться к австрийцам, чтобы атаковать их торпедами. Идя бесшумно малым ходом, он вскоре обнаруживает вместо предполагаемого дозора, два больших корабля, охраняемых многочисленной флотилией. В своем официальном рапорте Риццо пишет следующее:

"Имея торпеды установленными на углубление 1,5м, нормальное для стрельбы по малым кораблям, я опасался, что в момент выстрела один из кораблей эскорта может оказаться между броненосцем и мной, помешав мне попасть в "Сцент-Истван". Поэтому я решил стре-

лять с возможно более короткой дистанции, пройдя между двумя миноносцами, которые находились на фланге у броненосца. Увеличив ход с 9 до 12 узлов, мне удалось, не будучи замеченным, проникнуть метров на сто за линию охранения и выпустить обе моих торпеды с дистанции около 300 метров; торпеды попали в броненосец и взорвались: правая-между первой и второй трубой, левая между второй трубой и кормой. Броненосец не предпринимал никаких маневров, чтобы уклониться от торпед. Один из миноносцев охранения стал мне в кильватер в расстоянии 100-150 метров и открыл огонь. Залпы, хорошие по направлению, легли далеко впереди меня.

Чтобы помешать управлению огнем я удерживал миноносец точно у себя за кормой и бросил сначала одну бомбу, которая не взорвалась, потом вторую, взрыв которой произошел вблизи миноносца. Он немедленно повернул на 90°, в то время как я, поворотом влево, удалился от него и вскоре потерял его из вида. В то же время помощью пистолета Вэри я дал сигнал своему спутнику отходить в Анкону. Последний (MAS N 21) атаковал второй линкор и выпустил две торпеды. Эти атаки имеют место в 3 ч.25 мин. в пункте, лежащем примерно в 10 милях по пеленгу 220° от Gruizo. Неприятельский отряд шел по направлению на юг".

Линкор Сцент-Иштван затонул около 6 часов утра. Во второй линкор "Тегетгоф" торпеды с MAS N 21 не попали.

Блестящий успех атаки капитана Риццо произвел огромный моральный эффект, как на ту, так и на другую сторону. Это потопление неприятельского линейного корабля явилось наилучшим средством для воодушевления итальянского флота в этот решающий период конца войны.

У австрийцев, наоборот, эта последняя потеря нанесла тяжелый удар проектам адмирала Хорти. Этот молодой адмирал подготовлял широко задуманную операцию

против Отрантского барража и итальянских баз в южной Адриатике; он собирался возобновить в более широком масштабе операцию, подобную той, которую он провел с таким блеском раньше, будучи командиром "Новара". С этой целью им и был направлен в Катарро дивизион "Сцент Истван"ов. Атака у Премуди нарушила план Хорти; и австрийские силы возвратились в Полу. Катера сыграли в этом деле решающую роль.

АТАКА У ДУРАЦЦО

2 октября 1918 г. отряд, состоящий из английских и итальянских кораблей, предпринимает обстрел Дураццо. Операцию поддерживают эскадрилья самолетов бомбардировщиков и две эскадрильи катеров (MAS N 92,97, 98, 102, 202 и 203).

На рейде стоят на якоре несколько пароходов, охраняемые миноносцами Dinara, Scharfschütze и Т.В 87. Шесть катеров бросаются в атаку, но австрийские корабли заградительным огнем не дают им приблизиться к пароходам. Катера вынуждены отказаться от доведения атаки до конца и выпускают торпеды с дистанции около 2.000 метров; несколько торпед застревают в сетях, в то же время одна из них попадает в Т.В.87 и пробивает ему борт, не взорвавшись.

В катера попадает несколько осколков малых снарядов, но они уходят без серьезных повреждений.

ЧЕЛОВЕЧЕСКАЯ ТОРПЕДА ИЛИ "ПИЯВКА". "ВИРИБУС УНИТИС" ПОТОПЛЕН В ПОЛЕ

Атаки капитана Пелегрини на Полу (апрель-май 1918) доказали, что охрана организована австрийцами прекрасно, и что новый налет с помощью морских танков имеет мало шансов на успех. В продолжении апреля 1918г. морской инженер-механик Россетти изобрел специальный прибор, позволивший поставить вопрос об операции на новых началах.

Этот прибор, имеющий подобие торпеды с резервуаром для воздуха на 205 килограмм, имел в носовой части поперечину, к которой были прикреплены два съемных баллона с 200 кг взрывчатого вещества каждый. Прибор должен был быть прибуксирован одним из катеров ко входу в Полу; вслед за этим два человека, одетые в скафандры, сидя верхом на торпеде, должны были проникнуть на рейд и подвести прибор в непосредственную близость к броненосцу. Баллоны со взрывчатым веществом должны были быть прикреплены к корпусу этого корабля, причем прикрепление осуществлялось с помощью леатитов, а взрыв помощью часового механизма. Приблизительно около этого же времени морской врач, лейтенант Паолуччи предложил свои услуги капитану Чиано: будучи пловцом, натренированным на большую длительность, он предложил проникнуть вплавь в порт Полы, имея на буксире мину.

Командование решило построить предлагаемый аппарат и поручить его экипажу в составе Россетти-Паолуччи.

Сооружение прибора было закончено в середине октября и он был назван Mignatta (пиявка). В течение всего лета 1918 года Россетти и Паолуччи тренировались в плавании на большие дистанции и долгом пребывании в воде в течение нескольких часов.

После испытания, произведенного в Венецианской лагуне, операция была назначена около 20 октября. Однако, вследствие плохой погоды, которая господствовала в этой время в Северной Адриатике, она могла состояться только 31 октября.

31 октября в 14 часов экспедиция покинула Лидо, выйдя в направлении Полы. В состав ее входили миноносцы 65 и 66 P.N, ведущие на буксире MAS 94 и 95. N 65 P.N. на борту которого находился капитан Чиано, нес на себе "Магнату", которая была спущена на воду в 20 ч.45 м. на плессе у Полы. После периода буксировки катером N 95, "Мигната" и ее экипаж были

предоставлены самим себе в 22 ч.45 м. в 400 метрах от бона. Прожектор с мыса Компаре, включаемый как две четверть часа, позволял нападающим определять свое положение и различить по внутреннюю сторону молов два корабля типа "Радецкий" и два судна на страже у бонов.

В 22 ч.30 м. "Мигната" подходит к внешнему заграждению, состоящему из металлических бочек, связанных стальными тросами. Не имея возможности его преодолеть, Россетти и Паолуччи пытаются его обойти кругом и таким образом приближаются вплотную к молу: проход находится у ног часового, разгуливающего взад и вперед. Паолуччи отправляется, чтобы вплавь произвести разведку. Он обнаруживает, что проход закрыт подвижной преградой из бревен, преодолеть которую невозможно, не будучи замеченным часовым. Он возвращается к своему компаньону и оба выжидают благоприятного случая. Последний представляется в виде легкого шквала; часовой скрывается в свою будку и итальянцы, используя предоставившуюся им возможность, проводят "Мигнату" и проникают сами под бревнами разводной части бона. Теперь они находятся внутри гавани, но должны преодолеть еще два сетевых заграждения. По выполнении этого инженер Россетти констатирует, что давление в резервуаре уменьшилось больше, чем на половину. Всякая надежда на возвращение с этого момента у них отпадает. Вместо того, чтобы атаковать два броненосца типа "Радецкий", которые находятся поблизости от волнолома, они направляются к "Принцу Евгению" и "Вирибус Унитис", двум, наиболее совершенным линкорам, стоящим на якоре в глубине бухты. При переходе через рейд "Мигната" начала погружаться вследствие нечаянно открытого клапана затопления, но Россетти во время замечает это и приводит аппарат в порядок.

В 4 ч.15 м. "Мигната" достигает "Вирибус Унитис". Россетти отвязывает одну из мин от "Мигнаты" и на-

правляется прикрепить ее к корпусу броненосца. Операция заканчивается в 5 ч.35 м. В этот момент начинает светать. Паолуччи и Россетти дают себя обнаружить. Прежде, чем уничтожить "Мигнату", Паолуччи вооружает вторую мину и приводит торпеду в движение. Итальянцы намерены высадиться в маленькой бухточке, где стоит на якоре пакетбот "Вена". Последний должен потонуть от взрыва на мине.

Шлюпка с "Вирибус Унитис" забирает обоих офицеров, которых доставляют на борт корабля и приводят к командиру. Итальянцы узнают тогда, что австрийского адмиралтейства больше не существует, и уже несколько часов, как корабль поднял юго-славский флаг; они предупреждают командира, что его корабль минирован и должен незамедлительно взорваться. После нескольких бесплодных действий дан сигнал "спасайся, кто может".

В 6 ч. 30 м. мина взрывается и десятью минутами позже "Вирибус Унитис" тонет.

Оба итальянских офицера, которые восемь часов провели в воде, совершенно истощены. Их отводят на борт госпитального судна "Габсбург", где оказывают нужную помощь и арестовывают.

ИЗЫСКАНИЯ АВСТРИЙЦЕВ В ОБЛАСТИ ПОСТРОЙКИ КАТЕРОВ

С момента первого появления итальянских катеров в Адриатике австрийское командование стремилось создать подобные же корабли, но оно не располагало ни верфью для постройки корпусов, подобной S.V.A.N. в Венеции, ни таким заводом Изотти Фраскини, специализировавшимся на производстве морских моторов.

Дело постройки первых единиц было связано с такими трудностями, что австрийская промышленность оказалась в состоянии осуществить задания Командования только к последним месяцам войны. В конце лета 1918 года удалось ввести в строй один 7 1/2 тонный катер,

снабженный четырьмя авиационными моторами, достигнув на нем скорости 32 узла. Этот единственный катер был придан одной из флотилий подводных лодок к моменту перемирия. Ряд подобных же катеров были в постройке и должны были быть вооружены или 70 мм пушкой С.А.,или однотрубным 350 м/м торпедным аппаратом.

В ожидании их австрийское командование обратилось к германской промышленности с просьбой о постройке 20 быстроходных катеров по образцу тех, которые были использованы во Фландрии, но этот заказ не был во время выполнен.

Можно полагать, что австрийское Адмиралтейство чувствовало себя глубоко подавленным огромным числом катеров, которым располагала Италия в 1918 году (около 300 штук, из которых к концу военных действий, примерно сотня находилась в Адриатике).

К этому примешивались разговоры. В частности,после потопления "Вены" среди австрийских матросов бродили слухи, в которых итальянским катерам приписывались совершенно исключительные качества.

Вот почему австрийское адмиралтейство, не желая отставать перед смелыми набегами противника, решило предпринять не менее смелую операцию с целью захвата нескольких катеров MAS, базирующимися на порт Анкона. Совершив переход в 20 километров, отряд прибыл в порт, но катера оказались в дозоре и в руки австрийцев попал только один катер, находившийся в ремонте.

Следует отметить, что если австрийское морское командование за отсутствием средств и не смогло противопоставить катерам MAS подобных же боевых единиц, оно сумело организовать отличным образом оборону своих портов путем устройства многочисленных заграждений, установки многочисленных прожекторов и особенно благодаря наблюдению,организованному в главных проходах и проливах.

ПРОЕКТЫ МАССОВОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ MAS

Чтобы иметь полную картину действий MAS'ов, необходимо вкратце упомянуть о запроектированных операциях, приготовления к которым были начаты, но которые не были осуществлены по различным причинам:

-Проект использовать один электрифицированный катер, снабженный специальным гироскопическим прибором направления с 1.000 кг взрывчатого вещества для взрыва мола в Триесте.

-Проект использования одного MAS, начиненного взрывчатым веществом, и превращенного, таким образом, в огромную торпеду.

-Проект применить парусники "La bella Venezia" и "Tre Fratelli", снабженные электродвигателями для выпуска 12 торпедного залпа по волнолому Триеста.

-Проект атаки порта Полы помощью старого броненосца Ре Умберто, превращенного в морской таран (октябрь 1918 г.)

-Во всех этих операциях задача ставилась об образовании прохода для одной или нескольких эскадрилий торпедных катеров. В частности, прорыв Ре Умберто должен был сопровождаться массированной атакой 40 катеров кораблей, находящихся в Поле...

-Проект налета одной эскадрильи катеров на Спалато, высадки в заливе Триеста и другие.

Многие из этих проектов несомненно были бы осуществлены, если бы заключение перемирия не положило конец боевым действиям обоих противников.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Главным образом благодаря итальянским катерам, морская война в Адриатике приняла характер "малой войны". Роль их была значительной и должна быть оценена по достоинству. Можно ли считать "незначительными операциями" такие, которые стоили австро-

венгерскому флоту потери трех больших кораблей (Вена, Сцент-Иштван и Вирибус Унитас) и нескольких транспортов и грузовых судов.

Катера являются специфическим средством для действий на стесненном морском театре. Они составляют "москитный флот".

В будущей войне эти быстроходные корабли будут призваны играть значительную роль в замкнутых участках моря.

Их малая заметность и их подвижность делает их трудно обнаруживаемыми. Их малая осадка позволит им проходить повсюду. Катера останутся весьма экономичным средством благодаря малочисленности команды и быстрой готовности к движению. Они окажут огромные услуги при внезапных нападениях на якорные стоянки флота. Они, в частности, будут использованы для выполнения многочисленных задач в районах с малыми глубинами или загражденных минами. Их действия будут иметь место преимущественно по ночам; они смогут в равной мере быть использованы и днем в мглистую погоду или против неприятеля уже отвлеченного другим противником.

Начиная с 1916 по 1918 год атаки австро-венгерских кораблей, стоящих на якоре в их базах, представляются в виде отчаянной борьбы между изобретательностью и отвагой итальянцев с одной стороны и улучшением бдительности и охраны у австрийцев.

После первых налетов MAS на берега Албании, австрийские базы были защищены плавучими преградами. Чтобы преодолеть их, итальянцы вынуждены были изобрести электродвижимый катер, бесшумность которого позволяла работу с ножницами и другими инструментами для перерезания тросовых преград. Благодаря этим изобретениям Риццо смог проникнуть в гавань Триеста и утопить "Вену".

Вскоре усиленные заграждения делают ножницы бессильными; катер превращается в морской танк, и Пелегрини на "Грилло" чуть было не удается проникнуть в Полу.

Охрана становится более бдительной; число прожекторов удваивается; артиллерия в готовности, оборона портов Истрии усиливается настолько, что следующий успех - потопление "Вирибус Унитис" достигается только благодаря новому средству, -торпеде-"пиявке" Россетти и Паолуччи.

Можно предполагать, что в будущих войнах борьба у баз противника потребует новых усилий в изысканиях и изобретении новых средств, обеспечивающих внезапность атаки, необходимой в подобных операциях.

Что же касается оружия, то помимо торпед, дымовые буйки окажутся для катеров для целей закрытия лучшей защитой против артиллерии (Антивари), в то время как бомбы, используемые против подводных лодок противника, явятся отличным средством защиты против преследующих миноносцев (Премуда). Надо будет, наконец, предусмотреть и хорошее вооружение мелкокалиберной пушкой С.А.(22 мая 1917 г. перед Триестом).

Надо учитывать, что катера останутся весьма хрупким оружием, подверженным многочисленным поломкам и мало пригодным в дурную погоду. Число налетов, прерванных в течение 1917-1918 г.г. по причинам неисправности материальной части показывает, что эксплоатация катеров потребует больших усилий для соответствующего содержания их оружия и моторов и специальных кадров для предупредительного и текущего ремонта.

Но если большого внимания требует материальная часть, то, желая достичь успешного применения своих катеров, еще большую заботу командованию придется проявить в другом деле: в вопросе о кадрах.

Личный состав должен быть здоровым, крепким и обладать быстрой сообразительностью; пребывание в

море на борту подобных боевых единиц требует в конечном счете непоколебимого здоровья, не боящегося ни холода, ни темноты, ни непереносимой вибрации корпуса и шума моторов, ни впечатлений различного рода.

В Италии быть "масистом" являлось одновременно и званием героя, и положением, достойным зависти. Командование сумело привить морякам катеров любовь и уверенность в их ремесле, любовь к риску, чувство солидарности между соседними экипажами, одним словом,- тот сильный дух, благодаря которому "масисты" смогли причинить противнику тяжелые потери и написали несколько блестящих страниц в историю итальянского флота.

Что же касается командиров катеров, то они должны быть в состоянии совместить в себе качества высшей дисциплинированности, чрезвычайно развитой инициативы, обдуманной дерзости с сумасшедшей отвагой.

Перевод с немецкого

БОРЬБА МАЛЫМИ СРЕДСТВАМИ

(Выдержки из 4-го тома труда H. Sokol "Oesterreich-Ungarns Seekrieg 1914-18г.".*)*

Наряду с увеличением количества средств морской войны Антанты и их конструктивным усовершенствованием большое развитие получили также и итальянские моторные катера (MAS). Немедленно же после первых испытаний этого нового оружия итальянское морское командование заказало 50 таких катеров, впоследствии были подписаны договоры на постройку еще большего числа таких же кораблей. Небольшие, а потому трудно заметные, низкие и обладающие большой скоростью хода, они представляли труднопоражаемую цель. Вооружение катеров позволяло им "гонять" подводные лодки противника и их обстреливать. Недостатки первых образцов в виде сильного шума моторов и возникающих отсюда опасностей преждевременного обнаружения, со временем были устранены путем установки вспомогательных двигателей ввиде малых, почти бесшумных моторов или электродвигателей.

После первых опытных атак, катера добились первого крупного успеха, потоплением торпедой броненосца береговой обороны "Wien" в Триестской гавани. Камилло Манфрони на основании официальных данных пишет:

"Эта операция после длительного обсуждения и подготовки была проведена кап. 2-го ранга Пигатти. Первоначально ее предполагали провести в ноябре 1916 г. затем ее пришлось перенести ввиду плохой погоды и

второй раз из-за невозможности провести внезапные атаки ввиду неблагоприятных фаз луны.

На MAS "9", которым командовал кап.-лейтенент Рицпо были установлены специальные ножницы для подрезывания сетей. Миноносцы "9 PN" и "11 PN" произвели в Триестском заливе специальные ночные разведывательные походы с целью установления подробности работы прожекторов, кроме этого был принят еще ряд других мер предосторожности.

Вечером 9 декабря на миноносец "9PN" перешел командир Пиньяти и взял на буксир MAS 9 . Другой миноносец буксировал MAS 13, которым командовал боцманмат. Феррарини. Вследствие особенно густого тумана операция становилась почти невозможной. Командир Пиньяти, однако, решил отдать буксиры катеров, так как был уверен в отличном знании местности кап.лейт. Рицпо. Миноносцы после этого отошли в заранее условленное место рандеву".

Рицпо в своем донесении писал: "Я шел на MAS-9 по тому же курсу, которым нас буксировали, за мной следовал MAS 13, который держался всего в нескольких метрах, так как из-за тумана он делался невидимым уже на расстоянии в 50 м. Этот курс должен был привести меня к северной оконечности большой набережной у Муггии. Через 10 минут я увидел слева небольшую темную массу, которую я сначала принял за корпус корабля, а затем опознал в ней берег у мыса Пунта Гроса у Сант Джероламо.

Я обогнул Пунта Гроса и Пунта Соттиле.... и в 23 ч.55 м. достиг северного конца большого мола Муггии. Я вылез на мол, чтобы лично убедиться, каким образом там несется дежурная служба.

Никого не обнаружив, катера подошли к боновому заграждению. С помощью личного состава катера MAS-9, усиленного главным старшиной-торпедистом с MAS-13, я приступил к образованию прохода в заграждении, что продолжалось приблизительно 2 часа...

Наличие заграждения я обнаружил по одному из бревен, которое я затем использовал, поставив его вертикально на якорь для обозначения входа в бухту Муггия...

Во время работ по прорыву бона на южной голове малого мола были слышны человеческие голоса и была видна малая освещенная сторожка.

Когда в 01 ч.50 м. в боновой преграде был пробит проход, я на MAS-13 вошел во внутреннюю бухту Муггии... В это время прожектор с Санта Рокко обследовал внешнюю зону; прожектор вскоре был выключен.

Минут через 20 я увидел слева темную массу, в которой я опознал один из искомых мною броненосцев. В 200 м (1,1 каб.) от него я оставил MAS-13 в полной готовности произвести выпуск торпед в случае, если после моей стрельбы тотчас же не последовал бы взрыв или в случае, если бы в гавани поднялась бы тревога. На MAS-9 я приблизился к кораблю на расстояние до 50 м (1/4 каб.), чтобы убедиться, не обставлен ли он противоторпедными сетями. Когда я удостоверился, что этого нет, я отошел к Санта Сабба в поисках другого корабля, которого я все же не мог обнаружить.

Я вернулся к MAS-13, с которого мне сообщили, что второй корабль находится от первого всего на 600 м. В указанном направлении я действительно увидел его силуэт. Между тем MAS-13 был несколько отнесен течением на N, поэтому я приказал ему атаковать дальний корабль, а сам избрал ближайший. Я считал, что дальнейшее сближение MAS-13 с целью неблагоприятным, ввиду того, что корабли противника стояли близко друг к другу, а потому для получения выгодного угла встречи MAS пришлось бы пройти слишком близко от кормы ранее обнаруженного корабля. Катер при этом был бы наверное замечен противником.

Получив сообщение от MAS-13, что он готов к выстрелу, MAS-9 в 02 ч.32 м. выпустил торпеды. Обе

торпеды, выпущенные одновременно, через несколько секунд попали друг за другом в цель. В то время, как я ясно слышал два последовательных взрыва, оба всплеска соединились в один.

В момент выпуска торпед открылся прожектор атакованного корабля, но тотчас после взрыва он выключился вместе с остальными огнями корабля. Мы услыхали громкие крики о помощи.

Затем мы услышали взрывы обоих торпед, выпущенных MAS-13, хотя я и не могу сказать, взорвались ли они от удара о цель"...

На броненосце "Wien" в результате попадания в него торпед с MAS-9 по донесению командира кап.2-го ранга фон Шейбенхайна происходило следующее:

"В ночь на 10 декабря я был разбужен взрывом, а так как после этого корабль стал крениться на правый борт, то я тотчас же понял, что в него попала торпеда. Как выяснилось впоследствии, было без нескольких минут 02.30. Я раздетым выскочил на верхнюю палубу и приказал команде, которая спешила из отдельных помещений на верхнюю палубу, построиться на левом борту и призвал их к спокойствию. Я спросил пробегавшего мимо вахтенного офицера лейтенанта линкора Гижек о том, что он видел? Он ответил, что ничего не видел. Ночь была совершенно темная с мелким моросящим дождем. В ночное время бдительность службы была повышена. Я получил уведомление из машины, что в правую машину стала поступать вода, но что переборки пока хорошо держат. Крен, как мне казалось, был без изменения. Я приказал выравнивать крен заполнением креновых систерн левого борта, что немедленно стало исполняться на моих глазах старшим инж.мех.Штрауссом. Затем я приказал собрать шлюпки у левого борта и сообщил о происшедшем на линкор "Будапешт". Внезапно крен быстро стал возрастать и корабль лег на правый борт, при чем верхняя палуба стала почти вертикально к поверхности воды, после чего я больше не

мог держаться и скатился в воду. С момента попадания торпеды до гибели корабля прошло около 5 минут. Перевернулся ли линкор полностью я не могу утверждать, так как я в продолжении некоторого промежутка времени пробыл под водой. Когда я всплыл на поверхность, я заметил плавающую бочку, за которую держались от 20 до 30 человек команды. Многие из матросов плавали, держась за различные предметы. Некоторые влезали в державшиеся на воде шлюпки. Собрав вокруг себя возможно больше народа, мы поплыли по направлению к линкору "Будапешт". Впоследствии я был подобран шлюпкой с линкора "Будапешт".

Обе торпеды, выпущенные в линкор "Будапешт" прошли мимо цели и взорвались на рифе вблизи воздушной станции. На броненосце "Wien" было 46 убитых и 17 раненых, остальные были спасены шлюпками с "Будапешта" и воздушной станции. Водолазы установили, что корабль лежит вверх килем с поднятым носом на глубине 15 м. Его подъем был поручен морскому арсеналу в Поле, но работы не были проведены вследствие окончания войны.

Базировавшиеся на Венеции MAS производили также отдельные операции против примыкающего к морю Крыла юго-западного фронта, однако, эти действия не имели никакого влияния на изменение обстановки на фронте.

Успех против броненосца "Вены" доказал, что торпедные катера можно использовать не только для борьбы с подводными лодками, для обеспечения воздушных налетов и разведок, но также и для атаки кораблей, стоящих в гавани и находящихся в море.

Итальянское морское командование, которое между тем решило полностью отказаться от использования крупных кораблей, и основываясь на достижениях моторостроительной промышленности, перевело центр тяжести на постройку и деятельность средств малой войны. Для таких способов войны Адриатическое море, с его незначительными расстояниями, было весьма благоприятно.

Оборонительное поведение австро-венгерского флота, который все более ограничивал деятельность своего ядра ролью "fleet in bieng" в этом отношении полностью помогал ведению этой малой войны. Кроме того, страдавшие от отсутствия материалов срединные государства не были в состоянии противупоставить MAS'ам соответствующие контр-средства. Возможно, что угрожающая от этих средств малой войны опасность еще не была полностью осознана. Таким образом, подвижность итальянских MAS была быстро использована.

Они особенно угрожали австро-венгерским конвоям. Несколько воздушных разведок, произведенных итальянцами, сообщили, что в бухте Букари и в Порто Ре стоят на якоре много кораблей. В ночь с 10 на 11 февраля 1918 года 3 MAS-94, 95 и 96 на буксире у эсминцев и миноносцев были подведены вдоль побережья и брошены у Букари. В море держалась сильная группа поддержки в виде итальянских лидеров и эсминцев, а у мыса Промонторе (в водах Полы) итальянская подводная лодка.

3 моторных катера незаметно проникли внутрь темной в ночное время бухты Букари и увидели стоящие там на якоре 4 разоруженных парохода - "Бурма", "Вишеград", "Барон Клюмецкий" и "Белена". В 01 ч.20 м. было выпущено 6 торпед. Одна из них взорвалась, не попав ни в один из пароходов. На следующий день на дне у берега были найдены остальные торпеды. У одной из них не было ударника, который лежал рядом с ней на дне. Взрывчатый состав воспламенился. У второй торпеды ударник был в опасном положении, его легко вынули.

У третьей торпеды ударник был в опасном положении, но капсюль не взорвался. Много обещавшая операция оказалась безуспешной и итальянские катера вернулись, не оправдав ожидаемых надежд.

Сообщение о взрыве одной из торпед основано на неправильном итальянском сообщении того времени. На

основании имеющихся фактов нападение было обнаружено только на основании найденных торпед. В итальянском донесении говорится о противоминных сетях, стоящих вокруг пароходов, которых на самом деле не было. По этому случаю один из сторожей с пароходов после находки торпед доложил, что он чувствовал толчек в корпус судна, который заколебался как при землетрясении. Это явление можно объяснить только тем, что торпеда попала в пароход, но не взорвалась.

Букари не была гаванью, оставленной без прикрытия по небрежности. По особой просьбе населения в ней было разрешено производить рыбную ловлю в неограниченных размерах днем и ночью. При этом командование флотом разрешило это, сняв с себя всякую ответственность за могущие быть последствия. Корабли могли стоять там на якоре на собственный риск, так как флот защищал только Новиград и Карин.

Итальянская операция ни в какой степени не прошла незамеченной. Пост Фарсаина вызвал по тревоге флотилию охотников за подводными лодками, а посты батареи Порто Ре хорошо видели входившие катера, но приняли их за рыбачьи шлюпки. Охотники за подводными лодками вскоре были вынуждены прекратить преследование, так как шумы моторов MAS быстро заглохли.

Австро-венгерское морское командование было близко к мысли нанести действительный удар по итальянским MAS'ам, так как оно было не в состоянии выстроить аналогичные боевые средства. Так как не было иных возможностей для решительного уничтожения этого нового оружия, то было решено атаковать катера в их собственной базе - Анконе. Для захвата находившихся в этой гавани катеров, а также для подрыва неприятельских подводных лодок в Анкону были направлены 7 офицеров и 55 матросов. (Большинство из них вызвались добровольно). Миноносец "96" в ночь с 4 на 5 апреля вывел на буксире моторный баркас с указанным отрядом на расстояние 15 миль к северу от места

высадки, расположенного к №№ от Анконы и остался там ждать их возвращения.

Эсминец "Ускоке" для прикрытия находился еще севернее. Ночь была тихая: с бортов этих кораблей были видны огни и силуэты берега. Около рассвета оба миноносца, согласно приказа, ушли со своих мест и вернулись в Полу.

Вследствие неисправности компаса моторный баркас пристал к берегу значительно севернее. При этом Фальконера был принят за Анкону и баркас пристал на мелком месте у Марцока. Высадка отряда прошла незамеченной ввиду шума, производимого несколькими поездами, проходившими поблизости. Моторный баркас нельзя было отправить обратно, так как его мотор еще по пути к побережью вышел из строя. 2 матроса были оставлены в шлюпке с приказанием ожидать отряда. Отряд походным порядком двигался вдоль прибрежного шоссе и при проходе Фальконера миновал лагерь альпийских стрелков. Говоривший по итальянски морской кадет Шинко, осведомился у итальянцев офицеров, каким путем лучше всего пройти к Анконе. Характерно, что итальянцы принимали австро-венгерских моряков за англичан. К рассвету, после 20 километрового перехода, отряд захватил отдельно стоящий дом, расположенный вблизи города Паломбини. Жители этого дома были заперты под охраной в погреб. Рекогносцировка Анконы была произведена частично с горы Паломбини, частично с помощью посланного туда кадета Шинко. При этом было установлено, что в том месте, где ранее стояли MAS'ы, находился лишь один катер, а 4 катера были ошвартованы около миноносца. В 11 ч.00 м. отряд снялся с места. Намерение подорвать гавань пришлось отставить, так как ввиду строгого таможенного досмотра, казалось неблагоразумно брать с собою имущество подрывных партий. Снаряжение было зарыто в землю. Командир отряда Кап.-лейт. Вейт решил захватить стоявший отдельно MAS и, переправив на нем своих людей,

захватить и 4 остальных катера, после чего выйти из Анконы и привести их на родину.

При подходе к Анконе подозрительно отстал матрос Павиани. За ним был послан унтер-офицер. Он исчез вслед за Павиани в одной из боковых улиц. Вскоре после этого раздались 2 выстрела, но об этих людях никто больше ничего не слышал.

Между тем, отряд Вейта подошел к месту стоянки MAS. Парный пост, встревоженный ружейными выстрелами, был немедленно обезврежен. Вскоре вслед за этим с валов форта (сахарная фабрика) был открыт ружейный огонь. MAS, стоявший у пристани, был захвачен, но к ужасу было обнаружено, что моторы его были разобраны. Составные их части пришлось выбросить за борт.

При создавшихся обстоятельствах, отступление к своему моторному баркасу было невозможным. Противник, вероятно, уже захватил место высадки сильным отрядом, почему кап.-лейт. Вейт во избежание ненужного кровопролития, приказал сдаться.

Подоспевший итальянский генерал приказал расстрелять морского кадета и несколько матросов, но в общей сумятице это приказание не было сразу выполнено, а затем забылось. Отряд Вейта попал в плен к итальянцам.

Камилло Монфрони описывает этот эпизод у Анконы следующим образом:

"Начальник морской обороны Анконы был назначен кап. 1 ранга Галеани с правами контр-адмирала. Он занял этот пост в марте 1918 года и усилил несение службы в крепости введением новых, более строгих, правил. Лишь благодаря этому набег австро-венгерских моряков на Анкону не достиг цели захвата нескольких MAS, для выяснения особенности их постройки, которым австро-венгерским командованием приписывались исключительные качества.

Все происходило крайне просто. В ночь с 4 на 5 апреля кап.-лейт. Вейт с 6 офицерами и 60 матросами

высадился в темную ночь с моторного баркаса вблизи от Анконы и попробовал, проникнув в город, овладеть MAS'ами. Однако, он был тотчас же обнаружен и после короткого сопротивления взят в плен вместе со всем своим отрядом".

Параллельно с MAS'ами итальянцы строили еще малые суда особого типа, предназначенные для прорыва бонов и сетевых преград, после чего они должны были выпускать торпеды по кораблям, стоящим в защищенных базах. Эти катера сначала назывались морскими танками, а впоследствии - "прыгающими катерами". Испытания таких катеров начались в апреле 1918 года, когда были закончены 4 таких катера: "Пульче", "Локуста", "Кавалетта" и "Грилло".

Совершенно естественно, что первая атака этих катеров была направлена на главную базу - Полу. Этому предшествовала точная разведка морской обороны этой базы. Об этом итальянцы сообщали:

"Была налажена самая точная и самая срочная информация о неприятельской морской обороне в районе предполагаемой атаки. Этой цели служили все возможные средства. Проводились воздушные разведки, на неприятельское побережье высаживались осведомители, которые доставляли самые свежие данные, полученные ими от шпионов. В дальнейшем использовались результаты опросов дезертиров и пленных, а также собирались сведения из всех центров шпионажа в нейтральных странах. Наконец, командир Пеллигрини на одном из MAS ночью обследовал входной курс в Полу. В это же время неприятельские подводные лодки, стоявшие у базы на позициях, сообщали все, что они замечали"...

В ночь с 8 на 9 апреля 1918 года все 4 катера - танка произвели первый набег набег на Полу под прикрытием 7 миноносцев и 2 MAS. Операция закончилась неудачей, так как рассвет начался еще до того, как атакующие подошли к главной базе. Атака была повто -

рена в ночь с 12 на 13 катерами "Кавалетта" и "Пульче"и 2 MAS, но и в этот раз катера подошли к бонам Поль слишком поздно. На обратном пути из опасения, чтобы новый тип катеров не был бы изучен с приближающихся австро-венгерских самолетов, эти катера были утоплены. В ночь с 5 на 7 мая при новой попытке форсирования заграждений у Полы "Грилло" попортил торпедный аппарат и благодаря этому был вынужден вернуться. Нападение на главную базу впервые окончательно удалось лишь 14 мая*).

АТАКИ НА КОНВОЙ

Конвоям, идущим вдоль побережья Австро-Венгрии и Албании, угрожала опасность, как от подводных лодок, торпедных катеров и комбинированных морских сил, так и от мин и самолетов противника. Операции подводных лодок противника производились не только на морских коммуникациях Дунайской монархии с Албанией, но распространялись и на все прочие части Адриатического моря, включая Кварнеро и Кварнероло. При чем в последних, очень трудных с точки зрения навигации районах, они располагали прекрасными лоцманами, из числа издавна там промышлявших рыбаков.

В ночь с 18 на 19 марта 1918 года пароход "Линц" у мыса Капрони подорвался на мине и утонул через несколько минут, из числа 970 пассажиров (венгерская маршевая рота, около 500 итальянских военнопленных и возвращающиеся из отпуска) эсм. "Балатон" и миноносцы "98" и "74" смогли спасти только 342 человека. Кроме этого, было поднято еще 80 трупов. Вскоре по миноносцу "98" была безрезультатно выпущена торпеда.

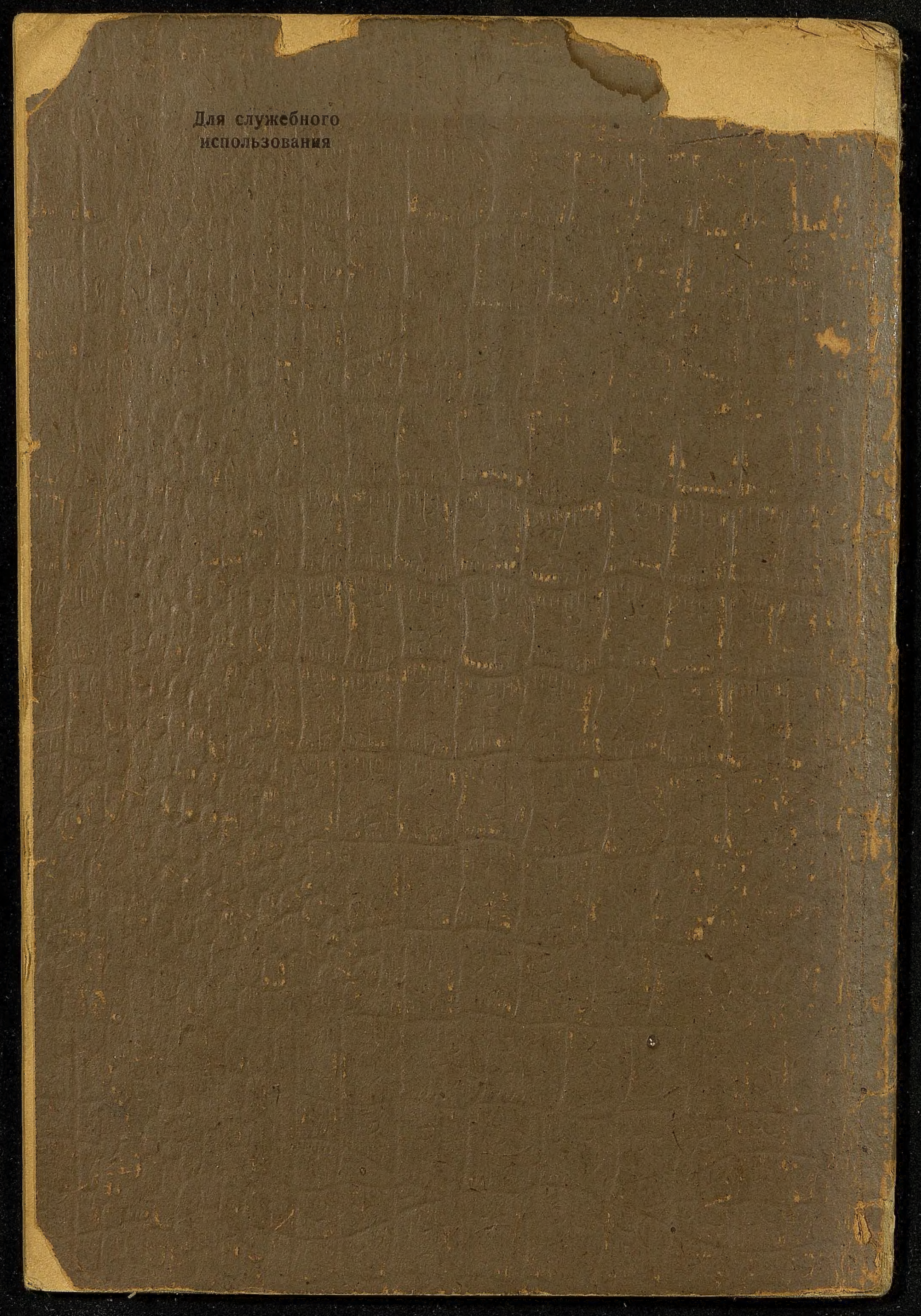
В ночь с 12 на 13 мая пароход "Брегенц" под конвоем "Дукля" и миноносцев "84" и "98" подошел к бону.

---

*) Описание атаки дано в предыдущей статье.

стоявшему у входа в Дураццо. Перед самым поворотом для входа по нему были выпущены торпеды с MAS'ов, отогнанных артиллерийским М "93". Две торпеды попали и пароход погиб буквально в несколько минут. В спасении людей, кроме конвоиров, приняли участие сторожевые суда и шлюпки Дураццо. Из 1203 пассажиров, находившихся на "Брегенце" 969 было спасено. Обоим атаковавшим катерам, благодаря их превосходству в скорости, удалось уйти. "Брегенца" ввиду отсутствия спасательных средств и крупных разрушений, поднять не удалось.




Для служебного
использования